INTERNACIA FERVOJISTO



ORGANO DE I.F.E.F.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

29a jaro | JULIO-AŬGUSTO 1977 | N-ro 4



La tramvoj-Muzeo en CRICH (Britio)

"Glasgow no. 22"

IFEF-POSTKONGRESO EN SHEFFIELD

Kiam finiĝis la 29-a IFEF kongreso en Swanwick, 36 postkongresanoj veturis al Sheffield; pro la horŝanĝo de la trajno, ni devis rapide iri de la stacidomo al la urbodomo, kie la urbestrino sinjorino W.M. Golding atendis por bonvenigi nin. Ŝi diris ke ne ofte tiom diversaj nacianoj venas; ankaŭ tre plaĉas al ŝi bonvenigi fervojistan delegacion, ĉar la patro de ŝi estis unua klasa signalisto. S-ino Bubbiolli-Clara el Bologna, por la Itala grupo, transdonis al la urbestro, kopion de la statuo, kiu staras sur placo de Bologna.

Sunvarma mateno benis la boatvojaĝon de Rotherham ĝis Conisborough; ĉiuj ĝuis la vojaĝon laŭ rivero Don kaj laŭ kanalo, tra sep kluzoj. Aŭtobuso transportis nin de la bela kastelo de Conisborough al la urbo Barnsley, kie ni manĝis ĉe la kooperativa restoracio. Ĉe la renovigita akvomuelilo ĉe Worsborough, la kuratoro kaj reprezentanto de la urba magistrataro bonvenigis nin, la konsilanto en Esperanto kaj en Yorkshire dialekto.

Speciale por ni, muelistoj, taŭge vestitaj, muelis hordejon. La aŭtobuso retransportis nin al Barnsley, kie ni du horojn pasigis en la magazenoj kaj merkato; trajne, ni revenis al Sheffield.

Dimanĉe, ni vizitis 12-jarcentan abatejon kaj konservatan industrian vilaĝeton, kie oni fabrikas ilojn por tranĉi, de la kruda materialo ĝis la fina produkto..

Alia ekskurso estis al la kastelo de Bolsover dum belega varma vetero; de tie oni ĝuas belan panoramon de sur la alta roko.

H.G. Clayton.

FERVOJISTA KORESPONDA SERVO

Post la someraj ferioj, ĉu vi deziras praktiki la lingvon perletere? Petu taŭgajn korespondadresojn laŭ viaj deziroj.
Fervojista Koresponda Servo, 76 rue Bataille, 69008 LYON (Francio).

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO - FEDERACIO

Sekretariejo: E. Kruse, Wienerstr. 121, D-6000 Frankfurt/Main 70 - GERMANIO
Redaktoro: Guy Delaquaize, 52, rue L.-Gandillet, 78420 Carrières/Seine, FRANCIO
Bankkonto: Provinsbanken, konto n-ro 7353-350550 - DK 9800 - Hjørring - DANIO

VAGONDISPOZICIO KAJ CIRKULADKONTROLO ĈE LA BRITA FERVOJO PER ELEKTRONIKA OPERACIADO

Fakprelego verkita de F.W. Young, Divisionestro de BR, tradukita kaj prezentita dum la 29a IFEF-Kongreso en Swanwick, la 17an de majo 1977 de Frank Curtis.

ENKONDUKO.

Multaj fervojoj nuntempe klopodas utiligi komputerajn sistemojn por ekonomiaj celoj, precipe por ekspluati sian varveturilaron pli racie. La Brita Fervojo estas inter la unuaj en Eŭropo kiuj atingis rimarkeblan rezulton: TOPS jam plene funkciadas de oktobro 1975.
TOPS estas angla mallongigo, kiu en Esperanto signifas "tutoperacia procezrega sistemo". Temas pri tujreaga sistemo de daten-operaciado por la vagondispozicio kaj cirkuladkontrolo perkomputera; do la teleoperaciado inter la periferiaj datenaparatoj en la tuta lando kaj la centra komputero en Londono okazas senpere samtempe, sen iuj memoriloj.
La sistemo TOPS baziĝas sur okjaraj spertoj de usona fervojentrepreno, nome la Sudpacifika Kompanio, kiu evoluigis komputeran aparaton por siaj bezonoj jam 1968 - 1969. Kompreneble necesis multflankaj adaptoj al la specifa situacio de la Brita Fervojo, sed tamen oni preferis tion al tutnova memstarigenda sistemo.
La aparataro de TOPS konsistas el centra komputero (CPU) de la tipo IBM 370/168, lokigita en Londono, en la Blandford-domo. Ĝi estas konektita per fervojpropra konduktilaro kun 155 Areaj Frajtocentroj (AFC), kiuj estas ekipitaj per periferiaj datenaparatoj de la tipo VENTEK 9200; ĉiu tia frajtocentro respondecas pri difinita areo (TRA). Ĉiu VENTEK-datenaparato disponas pri maŝino por enmeti aŭ eldoni trukartojn, pri regadklavaro, vidigilo kaj tabelpresilo. Multaj frajtocentroj havas pli ol unu tian datenaparaton, krome en 140 lokoj troviĝas nuraj demandkonzoloj de la tipo IBM 1050 aŭ TEXAS: ili nur disponas pri klavaro kaj presilo; 22 lokoj havas demand-konzolon kun vidigilo. Ĉiuj frajtocentraj areoj kune kovras la tuton de Granda Britujo, krome unu frajtocentro troviĝas en Dunkirko por registri la cirkuladon de pramvagonoj al kaj el la britaj insuloj.
La centra komputero disponas pri magnetdiskaj memoriloj, kiuj entenas datenojn pri la tuta relvoja reto de Britujo, pri la stoko de 300 mil varvagonoj, pri la disponebleco de stacia personaro kaj pri ĉiuj laŭhoraraj vartrajnoj.

LA CELO DE "TOPS".

Antaŭ la enkonduko de TOPS la varvagonoj ĉe la Brita Fervojo moviĝis en trajnoj preskaŭ sen registrado. Plej ofte oni sciis nenion pri la situo de vagono inter ekspedo kaj alveno. Senŝarĝaj varvagonoj foje estis misdistribuitaj kaj ŝarĝitaj vagonoj missenditaj. La konsekvenco estis nefidinda servo kaj malbone utiligita vagonstoko. Per la instalado de TOPS oni celis malpliigi la koston de la frajtotransportoj kaj allogi novan trafikon per pli fidinda vagondispozicio kaj cirkuladkontrolo.

TRUKARTO POR ĈIU VAGONO.

Ĉiu area frajtocentro posedas unu trukarton por ĉiu vagono troviĝanta en la areo, kiu ankaŭ havas legeble surpresitajn detalojn. Ĉi tiuj kartoj estas laŭvice lokigitaj egale al la lokoj kie troviĝas la vagonoj. Antaŭ ol vartrajno alvenas en manovra stacio, la tiea datenaparato eldonas trukartojn por ĉiuj vagonoj en la vico de la alveno. Paralele kun la klasifikado de la vagonaro oni permane disdividas la trukartojn en la stakujojn de la klasifiktrakaro laŭ la destinstacioj, tiel ke la sinsekvo de la kartoj respegulas la situon de la vagonoj sur ĉiu manovra trako. La trukartojn de vagonoj en frajtostacioj aŭ sur privataj trakoj oni kutime konservas laŭ numera sinsekvo en la koncerna stakujo.
Kiam la stato de varvagono estas ŝanĝita, ĝia trukarto estas ĝisdatigita per aldono de la koncernaj datenoj·kaj per enmeto de la karto en la datenaparaton. Tio ĝisdatigas la centran komputeron, kiu aŭtomate eldonigas novan aktualan trukarton ĉe la frajtocentro koncernita. La stato de vagono povas esti unu el la jenaj:

normala	–	en transita cirkulado
lokigita	–	lokigita sur ŝarĝadtrako de frajtostacio aŭ sur privata trako por malŝarĝi aŭ ŝarĝi
tenita	–	nedisponebla, ekzemple kiam ĝi atendas akcepton flanke de kliento
difekta	–	riparo necesas
enstokigita	–	provizore ne bezonata
kondamnita	–	destinita por malmuntado kiel rubaĵo.

Ĉiu vagon-liberigo post ŝarĝo aŭ malŝarĝo estas raportenda al la centra komputero. Kiam vagonoj estas sendataj de unu areo al alia la trajnkonsisto estas komunikata al la centra komputero, kiu aŭtomate eldonigas ekvivalentan trukartaron kaj tabelon ĉe la area frajtocentro, kiu regas la unuan celstacion de la trajno. Ankaŭ ĉiu translokigo de vagono en la areo estas raportenda al la centra komputero. Kiam laŭhorara frajtotrajno estos ekironta, la centra komputero okazigas aŭtomatan eligon de trukartoj ĉe la frajtocentro de la koncerna manovrostacio, kiuj postulas kompletigon per foriraj datenoj. Se tiu informo ne estas donita, la postulo estas renovigita.

Kiam difektita vagono estas riparita aŭ ĝia kargo estas transŝarĝita sur alian vagonon, tiu fakto ankaŭ estas raportenda al la centra komputero. Tiel ĝia memorilo konstante registras la lokon de ĉiu vagono, ĉu en trajno, ĉu en stacio, ĉu ŝarĝita aŭ ne ŝarĝita, la specon de la kargo, la originon, la celstacion; se vagono estas difektita ĝi registras la kaŭzon kaj krome la daton kaj horon ekde kiam la vagono troviĝas en tiu loko aŭ en tiu stato. Ĉirkaŭ 200 mil mesaĝoj estas ricevitaj ĉiutage de la centra komputero, ĉiu el ili povas konsisti el 2500 signoj.

DISPOZICIO PRI NEŜARĜITAJ VAGONOJ.

Kiam frajtocentro raportis, ke ŝarĝita vagono fariĝis neŝarĝita, la centra komputero asignas al ĝi celstacion kaj eligas trukarton kun tiu celstacio. Rilate la ĉefajn varvagontipojn de la Brita Fervojo tiuj asignoj okazas antaŭzorge laŭ la meznombra tagbezono por ĉiuj 2700 ŝarĝlokoj, el kiuj tamen kelkaj estas kunigitaj al bezon-unuoj por faciligi la aferon. La koncerna komputera rutinprogramo estas adaptita se necese por kontentigi ŝarĝitajn bezonojn. La vagonoj de difinitaj

tipoj, ekzemple privatvagonoj, estas kutime asignitaj reen al la antaŭa ŝarĝloko, same la fervojpropraj vagonoj uzataj en iro-reira trafiko, per tielnomataj navet-trajnoj. Ĉiutage la frajtocentroj kaj Distrikt-oficejoj senpostule ricevas presitan tabelon pri la stato de la vagonprovizado por ĉiu ŝarĝloko aŭ bezon-unuo en la areo. Oni ankaŭ povas demandi la centran komputeron je iu ajn tempo por ekscii la ĝisdatan provizostaton.

EKSPEDO DE VARVAGONOJ.

Kiam varvagono estas "liberigita", tio signifas ke frajtocentro informas la centran komputeron, ke ŝarĝita aŭ neŝarĝita vagono estas ekspedebla, la komputero asignas al la vagono vojkodon per eldono de nova trukarto kun tiu kodo. En la frajtocentro oni utiligas tiun vagonkarton por pretigi la manovradlistojn, kiuj indikas al la manovristoj la destintrakon, sur kiun ĉiu vagono estu direktata. Tio certigu, ke la vagonoj translokiĝos al siaj laŭplanaj ekveturoj. Tiu sistemo ankaŭ ebligas nur mallonge instrukcii la manovristojn.

DEMANDOJ AL LA KOMPUTERO.

Ĉiu ajn stacio aŭ oficejo de Brita Fervojo, ekipita per datenaparato konvena, povas fari demandojn preskaŭ senlime pri ĝisdataj informoj. Jen kelkaj ekzemploj pri eldemandeblaj datenoj:

1. Loko kaj stato de iu el 300 mil vagonoj, inkluzive 20 mil privatvagonoj, 12 mil pramvagonoj kaj 30 mil servovagonoj;
2. Nombro kaj loko de vagonoj survoje al iu ajn celstacio en la reto de Brita Fervojo;
3. Sumo de vagonoj en iu manovrostacio aŭ varstacio, klasifikita laŭ vojkodoj kaj bremspovo kun atentigo pri vagonoj starantaj dum pli ol 24 horoj;
4. Suma aŭ detala listo pri vagonoj, malfruigitaj aŭ prokrastitaj je difinita tempo, survoje aŭ en varstacioj, manovrejoj aŭ privataj flanktrakoj. Detalaj listoj povas esti presitaj laŭ diversaj bezonoj aŭ sinsekvoj;
5. Listo de vagonoj en iu ajn trajno kun origino, celstacio ktp.;
6. Sumo aŭ listo pri vagonoj riparataj aŭ atendantaj riparon.

Multaj aliaj demandoj krome eblas. Ĉirkaŭ 190 mil demandoj estas farataj ĉiutage.

INFORMO AŬ DISPONO PRI EKSPEDITA VAGONO.

Laŭ bezono la alveno de vagono ĉe ĝia destinloko povas esti aŭtomate kaj tuj raportita al la sendstacio. Do, se iu sendinto deziras por kontrolo aŭ alia celo scii kiam vagono alvenis ĉe la destino, oni povas avizi tion al li kelkajn minutojn post la alveno.
Se sendinto deziras haltigi aŭ redirekti iun vagonon survoje, tio ankaŭ eblas ĝis kelkaj minutoj antaŭ la lokigo en la ejo de la ricevonto, ĉiel sen problemo por TOPS. Ĉe transportoj ŝoseaj tia tuttempa regado kaj ebleco redirekti sen antaŭavizo ne estas ebla nuntempe, do klara avantaĝo por la fervojo.
Se iu ŝarĝita vagono survoje difektiĝas, aŭtomate en la origina stacio kaj en la celstacio eldoniĝas per la datenaparato presita avizo.

PEZO DE TRAJNO, TRAJNKONSISTO.

La maksimuma pezo por vartrajno varias laŭ la relvojo uzota rilate al deklivoj, potenco de la lokomotivo, bremskiomo disponebla kaj longeco de la trajno. La datenaparato en la frajtocentro estas tiel programita, ke dum starigo de trajnlisto laŭ la enmetitaj vagonaj trukartoj ĝi kalkulas pezon kaj longecon de la trajno kaj indikas la disponeblan bremskiomon.
La ĉefo de ĉiu trajno ricevas kombinitan dokumenton pri trajnkonsisto kaj trajnŝarĝo. Se oni survoje devus eltrajnigi difektan vagonon li devus noti tion en siaj dokumentoj kaj tuj avizi la proksiman manovradejon, kiu siaflanke ĝisdatigus la centran komputeron. La trajnkonsista dokumento identigas ankaŭ vagonojn kiuj transportas danĝeran kargon.

AVANTAĜOJ KAJ PROFITOJ.

Diversaj profitoj ekaktualiĝis jam antaŭ ol la sistemo TOPS en oktobro 1975 komplete funkciis sur la tuta reto de Brita Fervojo. Enkonduke estas dirite, ke TOPS ĉefe devos redukti la koston de la frajtotransportoj. Oni atendis tion pro malpligrandigo de la vagonstoko kaj sekve malpligrandaj trajnmovaj (trakciaj) elspezoj.
La administracio de la Brita Fervojo jam decidis forpreni 20 mil varvagonojn el la stoko, kiuj reprezentas kapitalan varolon ĉe renoviĝo de 50 milionoj da pundoj. 11 mil vagonoj jam estas forprenitaj. Tiu malpligrandigo de la stoko povis efektiviĝi rezulte de la plibonigita disçiplino ĉe vagonkontrolo kaj distribuado, kaj pro pli rapida vagoncirkulado pere de TOPS. Malpliiĝojn rezulte de aliaj kaŭzoj, ekzemple malpli granda trafiko, estas ekskluzivitaj. La pli malgranda vagonstoko estos sufiĉa por la maksimuma kvanto da trafiko, kiun oni laŭ kalkuloj atendas dum la venontaj jaroj. Pliaj provizreduktoj ja estas atendataj, kiam la vagonutiligado daŭre pliboniĝos.
La nombro de trajnveturoj estis malpligrandigita, ĉar la manovradestroj povas jam kelkajn horojn ekzakte antaŭvidi la kvanton da trafiko trakcienda. Antaŭ la ekuzo de TOPS anticipa informo estis en la plej bonaj okazoj nepreciza takso, ĉar la amason da detaloj oni permane nek povis kolekti nek diskonigi.
La kostoŝparo por funkciigado kaj prizorgado sumiĝas je tri milionoj da pundoj jare.
La distribuaro de varvagonoj, kiuj ĉe la Brita Fervojo konsistas el tricent tipoj, fariĝis pli fidinda kaj preciza. Malfacilaĵoj kiujn oni spertis antaŭ la enkonduko de TOPS rilate al vagondisponigoj en kelkaj lokoj, estas nun venkitaj. Novaj mendoj estis ricevitaj pro la fidindeco kaj la rapideco de la vagondisponigoj.
La informoj de TOPS estas uzataj por antaŭplani la laŭhoran uzadon de niaj frajtostacioj kaj manovradejoj, kaj ili estas disponigitaj al komercaj entreprenoj por faciligi iliajn agadojn.
Plenpleneco relvoja aŭ manovradeja, kaŭzita de akcidento aŭ alia okazintaĵo, postulas de tempo al tempo haltigon de trajnmovadoj sur difinita relvojo. Per la uzado de TOPS realiĝas tuja raporto pri ĉiuj vagonoj senmovaj kaj survojaj kaj tiel oni povas aranĝi la plej konvenan ĉirkaŭvojigon.

La retenado de vagonoj sur privataj flanktrakoj malpli oftiĝis pro la pli intensa superrigardo kiu nun konstante eblas. Antaŭ la enkonduko de TOPS la detaloj pri vagonoj de Brita Fervojo sur grandaj privataj flanktrakoj kiel en ŝtalfabriko estis akireblaj nur per altkosta persona kontrolo.

Perdiĝo de vagono dum la cirkulado estas neebla nun, kaj sekve malpligrandiĝis la rekompencoj pagendaj kaj pliboniĝis la prezentado al la publiko. Antaŭe okazis ne malofte, ke klientoj kulpigis la Britan Fervojon pro malfruiĝo de varoj, kiuj eĉ ne estis ekspeditaj aŭ kiujn la sendinto estis adresinta al alia loko sen avizo al la ricevonto. Kelkfoje oni emis ne kredi, ke la fervojo ne malfruigis vagonon en tiaj okazoj. TOPS nun nuligas ĉiujn tiajn kaŭzojn de malpaco. La estraroj de industriaj entreprenoj, kiuj uzas trajntransportadon, jam observis la uzadon de TOPS kaj ili ricevis favoran impreson.

RETROSPEKTIVO.

La centra komputero de TOPS akiras per teleoperaciado daŭre datenojn pri vagondisponigoj al klientoj, pri ŝarĝado de varvagonoj kaj pri ĉiuj trajnveturoj. Ĝi eldonas tre diversajn datenojn kaj informojn: manovrostacioj ekzemple povas ricevi informojn pri la ekzakta nombro de ĉiuj tie troviĝantaj varvagonoj po destinstacio, klasifikite ĉu malplenaj aŭ plenaj, kun indiko de bremskiomo kaj eventuala malfruiĝo; same disponebla estas informo pri la stoko de malplenaj kaj malpleniĝontaj varvagonoj laŭ tipoj. La komputero respondas al demandoj pri la nombro de trajnoj en iu areo aŭ sur iu relvojo, pri la pezo de ĉiu trajno aŭ de ĉiu unuopa vagono, ĝi kompilas datenojn pri la stato de la teknika prizorgado de la varvagonoj (periodaj riparoj, ktp.).

Kiam la aktualaj datenoj de la komputero estas ĝisdatigitaj, la anstataŭigitaj informoj ne tuj perdiĝas, sed estas enmemorigitaj por posta analizo per neaktiva komputero. Ekzemple oni observas la movadon kaj uzadon de certa vagono dum periodo ĝis 8 semajnoj por riparaj celoj kaj por ekzameni la taŭgecon de konekso-servoj dum la cirkulado. Aliaj celoj, por kiuj oni uzas la konservindajn datenojn estas la statistiko, la horarplanado, kaj eĉ la bilancado, ekzemple ĉe privataj varvagonoj. Ĉe horarplanado oni komparas dum difinitaj periodoj la teorian kaj realan ekveturtempojn de laŭhorara vartrajno por ekkoni la kaŭzojn de ripetiĝantaj malfruiĝoj kaj forigi ilin.

ALIAJ AKTUALAJ DISVOLVIĜOJ.

Post la unua paŝo pri la vartrafiko oni starigis plian taskon al la sama ekipaĵo kaj stabo, nome similan raportadon pri 6 mil pakaĵvagonoj kaj 3500 lokomotivoj. Rimarkindaj pliboniĝoj en ilia utiligado estas antaŭvidataj. Post tio oni planas pliajn uzadojn inkluzive la regadon de la pasaĝervagonoj kaj de la trajnakompana personaro.

KONKLUDO.

Ĉu la premiso, kiu kondukis la Britan Fervojon al decido ekfunkciigi tiom multekostan kontrol- kaj dispozici-sistemon estas pravigita? La respondo estas klara "jes". TOPS estis instalita ĉefe por pritrakti la frajtotrafikon kaj ĝiaj elspezoj estas sufiĉe pravigitaj per la pliboniĝo de la varvagonutiligado kaj la pli grandaj enspezoj el vagonretenaj taksoj, kiujn oni plialtigis. 80% de la brita vartrafiko surrela venas de nur 200 entreprenoj kaj oni scias, ke tiu relative malgranda nombro de frajtklientoj plej malvolonte toleras malfruiĝojn en la vagondisponigado, ĉu malplenaj, ĉu plenaj vagonoj. Por konservi la klientojn kaj allogi novajn gravegas la fidinda funkciado de la varvagona trafiko. Tio validas des pli, ĉar nuntempe la kvalito de la ŝosea vartrafiko konstante malkreskas. Grandaj

klientoj dank' al TOPS eĉ povas mem lupreni dateneldonajn aparatojn por propraj kalkuladoj aŭ por laŭbezone disponi pri aktualaj informoj, kie troviĝas iliaj privataj vagonoj aŭ iuj sendaĵoj survojaj.

Ni estas certaj, ke per la uzado de TOPS la Brita Fervojo povos oferti pli kaj pli kontentigajn kaj fidindajn servojn sur ĉiuj fervojaj branĉoj kaj ke tio allogos novajn klientojn kaj kreskigos ĉiuspecan trafikon de la Brita Fervojo.

KALENDARO PRI ĈEFAJ MANIFESTACIOJ 1977/78

Mallongigoj: ĜJ = Ĝenerala Jarkunveno. E-o = Esperanto.

Septembro:

16 - 18 ĜJ de la Fervojista Sekcio de Ĉeĥoslovaka E-o Asocio en ČESKÉ BUDĚJOVICE.

13 - 20 ĜJ de IFEA (Itala Fervojista E-o Asocio) dum la Itala Kongreso en CAMPOBASO.

24 + 25 Komuna ĜJ de BEFA (Belga E-o Fervojista Asocio) kaj de FERN (Fervojista Esperantista Rondo Nederlanda) en BONHEIDEN, apud Mechelen en Belgio. (25-jara jubileo de BEFA.)

Oktobro:

01 + 02 ĜJ de FFEA (Franca Fervojista E-o Asocio) en LA GRANDE MOTTE apud Montpellier.

08 + 09 ĜJ de GEFA (Germana Esperanta Fervojista Asocio) en SAARBRÜCKEN.

15 + 16 ĜJ de AFEF (Aŭstria Federacio Esperantista Fervojista) en LINZ.

Decembro:

11 ĜJ de HEFA (Hispana E-o Fervojista Asocio) en BARCELONA.

Januaro 1978:

? ĜJ de Fervojista Fako de Hungara E-o Asocio, en BUDAPESTO. (Dimanĉon je la fino de januaro).

Februaro:

? ĜJ de ESFF (E-o Societo de Finlandaj Fervojistoj) en HELSINKI.

11 - 18 IFES, 19-a Internacia Fervojista E-o-Skisemajno en GRAINAU (Germanio).

Marto:

? ĜJ de BAEF (Brita Asocio de Esperantistaj Fervojistoj) en BIRMINGHAM.

? ĜJ de NEFA (Norvega Esperantista Fervojista Asocio) en HAMAR (?), dimanĉon, komence de marto.

? ĜJ de SFEF (Sveda Fervojista E-o Federacio).

? ĜJ de DEFA (Dana Esperantista Fervojista Asocio) en marto/aprilo.

? ĜJ de SAEF (Svisa Asocio de E-o Fervojistoj), semajnfino kutime en marto/aprilo.

daŭrigo sur paĝo 61.

RAPORTO DE LA FAKPRELEGA KOMISIONO

La dumkongresa kunveno okazis laŭprograme en kutime malgranda rondo. La taskoj kaj konsistigo de la fakprelega konsilantaro estis unu el la diskuttemoj. Multaj landaj asocioj ne plenumas sian laŭstatutan taskon, nomumi kompetentan kunlaboranton por la fakprelega komisiono. Sole la kiel eble plej longa oficodaŭro povas garantii kontinuecon de interkonsenta kunlaboro. Specifaj taskoj de la konsilantoj estas, kandidatigi la elektotajn funkciulojn kaj proponi kapablajn, ĉiam aktuale informitajn kolegojn por organizado, verkado, kompilo kaj eventuale tradukado de fakprelegoj, ankaŭ por taŭga prezento, traduko en nacian lingvon kaj distribuado celanta netrudan propagandon pri niaj Internacia Lingvo kaj faka movado.

Ne montriĝis neceso kompletigi aŭ ŝanĝi la gvidliniojn, kiuj donas ekzaktajn indikojn pri preparado, kompetentoj, limdatoj k.a. sugestojn, krome vicigas ĉiajn mankojn kaj erarojn evitendajn, kiuj okazis kaj okazadas ankoraŭ. Ni konsciu, ke nur plejeble modela faka laboro en niaj kunvenoj kvalifikas ilin al fakkongreso. Akcentinda estas la necese pli intensa kunlaboro kun la Terminara Komitato, ĉar verkante kaj reviziante fakprelegon oni ĉiam renkontas terminojn, ne jam traktitajn de TK.

La diskuto pri preparado de la nunjara kongresa fakprelego "Vagondispozicio kaj Cirkuladkontrolo ĉe BR per elektronika Operaciado", bedaŭrinde nur nekomplete titolita en la kongreslibro, iniciatis pli vastan fakan diskutadon. Resumoj kaj kompletaj prelegotekstoj en Esperanto kaj germana estas riceveblaj per adreso de FK.

Por la 30a IFEF-kongreso en Romo estas proponita tre aktuala temo de FS: "La rapidlinio 'Direttissima'", en tiuj ĉi jaroj konstruata inter Roma kaj Firenze.

Willi Brandenburg.

RAPORTO PRI LA VARBADO-INFORMADO KOMISIONO (17.-18.5.1977)

1-a kunsido (17.5.) – 10 landoj estis reprezentitaj.
S-ro ROBIOLLE bedaŭras la ne ĉeeston de responsuloj, kiuj tamen partoprenas la nunan kongreson. Konstatinte, ke nur 3 landoj sendis raporton antaŭ la kongreso – kio elmontras la apation de la kunlaborantoj, li esprimas sian intencon ne resti pli longe la gvidanto de la komisiono.
La responsuloj skizas la agadojn faritajn en sia lando dum la pasinta jaro. Krom en Francio, la membrostato ne kreskis. Notindaj laboroj okazis en Germanio, Hispanio kaj Svisio. Danlando eldonis gluotajn glumarkojn.
En Francio, ekde oktobro 1976, 130 personoj aliĝis. Tiu rezulto estas verŝajne la konsekvenco de apero, en la fervoja gazeto "LA VIE DU RAIL" kaj en lokaj bultenoj de SNCF
a) de la raporto pri la IFEF-Kongreso en SKELLEFTEA
b) de la artikolo "Babelismo aŭ Lingvo Internacia?".
S-ro ROBIOLLE instigas al disvolvigo de informoj pri niaj renkontoj en fervojaj revuoj, ĉiam kiam eblas.

Ĉar la **2-a kunsido** programita devus okazi post la Plena Kunsido, **plia kunsido** estas unuanime petita. En tiu kunsido, du demandoj estas pritraktitaj:
– Ĉu necesas daŭrigi la laborojn de tiu komisiono?
– Ĉu iu sin proponas por transpreni la gvidadon?

Al la 1-a demando, ĉiuj jese respondas.
Al la 2-a, responsuloj petas s-ron ROBIOLLE daŭre gvidi la komisionon, almenaŭ por unu plia jaro, asertante, ke ili faros la neceson por malpezigi lian laboron. S-ro ROBIOLLE konsentas pro la promeso de ĉiuj plenumi la taskon programotan dum la 3-a kunsido.
Li montras la materialon uzatan nuntempe en Francio: glumarkojn kun francaj tekstoj, poŝtkartojn retrosendotajn al FFEA (por mendi informojn), faldfolietojn kun la vorto "ESPERANTO" kaj afiŝetojn kun sagoj. Li substrekas, ke tiu materialo ne multe kostas kaj iom post iom altiras la atenton de niaj kolegoj.

3-a kunsido (18.5.) – Krom la responsuloj, kelkaj membroj ĉeestas. Ili raportas pri sia propra sperto. Ideo-interŝanĝoj okazas pri taŭga lerno-libro kaj taŭga instruanto. Tiu punkto koncernas ĉefe Aŭstrion kaj Germanion. S-ro ROBIOLLE proponas la folio-kurson de FFEA kaj sendos ĝin al la aŭstria responsulo.

La komisiono decidas la jenan agado-planon por la jaroj 1977/1978:
1. Instigo ĉe la junuloj al partopreno en la skio-semajno;
2. Traduko de ĉiuj naciaj informiloj en Esperanton fare de la responsuloj. S-ro ROBIOLLE kompilos ilin en nura dokumentaro por posta disdono al ĉiuj, okaze de la venonta IFEF-Kongreso. La responsuloj povos trovi elementojn por plibonigi sian propran informilaron;
3. Informado de la lernantoj en la profesiaj lernejoj;
4. Plia informado sur publika kampo "Pli da bruo surstrate". S-ro MENABENE studos la informado-formon, kiu povos okazi dum la IFEF-Kongreso en ROMO, kaj informos la komisionon;
5. Eldono de komunaj informiloj, flugfolioj, afiŝetoj . . . kun la vorto "ESPERANTO" cele larĝa uzado fare de ĉiuj landaj asocioj (ŝparo de mono);
6. Studo de komuna agado pri propagando – ekzemple, okaze de la "Semajno de Amikeco", "Esperanto-tago" (sama horo, en ĉiuj urboj de ĉiuj landoj, en stacidomoj, en trajnoj) por altiri la atenton de ĵurnalistoj (radio, televido) per abunda disdono de flugfolietoj.

   (Tiaj agadoj necesigos la kunlaboron de Esperanto-organizaĵoj; kunlaboro dezirinda sed tamen ne nepre necesa).

   Tiu punkto estos esplorita dum la jaro, por ke ni povu diskuti la diversajn eblojn kaj malfacilaĵojn, cele pritrakti la starigon de tia tago dum 1979.
7. Afiŝo en la kupeoj okaze de fervojistaj vojaĝoj.

Tiu raporto valoras kiel demandaro por la venonta jar-raporto.
Mi petas la naciajn responsulojn sendi al mi respondojn antaŭ la 1-a de marto. Mi nepre bezonas ilin:
1. por starigi kaj multobligi nuran informo-dokumentaron;
2. por prepari la laborplanon de niaj kunsidoj en ROMO.

DANKON AL ĈIUJ.

P. ROBIOLLE
59, Rue Gardénat-Lapostol
92150 SURESNES, Francio



ANKORAŬ PRI LA 29-a EN SWANWICK . . .

Demando: Kio estas Swanwick?
Respondo: ĉarma vilaĝo kun ideala kastelo-kongresejo. Kial "ideala"? Ĉar estas nun konate, de post preskaŭ 30 jaroj, ke bona kongreso postulas ne nur bonan organizadon sed ankaŭ facilaĵojn, konstantajn kontakt-eblecojn inter la partoprenantoj. Tion ni havis en Swanwick . . .
Por tiuj kiuj ne povis partopreni, kaj kelkfoje grumblis prave pro tio, jen rapida filmo de la 29-a.
La kadro: imagu grandegan malnov-stilan domon en verda freŝa parko, duone bieno, duone ĝardeno, proksima de ruĝkoloraj urbetoj Alfreton kaj Swanwick. Tiu labirinto de koridoroj, salonoj, ĉambroj posedas (ne fantomoj) sed majstron kiu regadas aŭtoritate la horarojn kaj la disciplinon ĉe la tre oftaj kaj abundaj manĝoj.

En tia kadro sinsekvis la tradiciaj kongresaj manifestacioj:
Sabate, inaŭguro en vigla kaj gaja etoso kun alparoloj: de la LKK Prezidanto, s-ro BARKS, kiu inter alie dankis s-inon KRUSE pro ŝia granda helpo, de s-ro FERRO, komunumestro, de s-ro SMITH, kiu eĉ kantis, el la Britaj Fervojoj, (ambaŭ en Esperanto), Otto Walder, nome de UEA, NARVALA, nome de FISAIC kaj la reprezentantoj de la landaj asocioj, kiuj ofte alportis tipajn donacojn.
Fine, IFEF-Prezidanto GIESSNER substrekis la gravan laboron de la brita LKK kiu, akceptinte la organizon de tiu kongreso, vere "savis" la situacion. Li deklaris ke "nia internacia lingvo modeste kontribuas al evoluo ke la homoj sur tiu tero iom post iom adaptiĝas al siaj vivkondiĉoj. Komuna interliga lingvo jam estus granda paŝo al tiu celo."
Li aldonis: "Temas ja pri progreso kiu nenion detruas, al neniu domaĝas, progreso kiu ne bezonas militon por venki, sed male povas flori sub la ŝirmo de ĝenerala paco."
Giessner esprimis sian konvinkon "ke nur tiu lingvo, kaj neniu alia, povas esti la savringo el la hodiaŭa ĥaoso."
Post tiu parolado venis grava momento por nia amiko Barks kiu ricevis la arĝentan medalon de FISAIC el la manoj de s-ro Narvala, kun atestilo de d-ro SCHLESSER, Prezidanto de FISAIC. S-ro Narvala skizis la plej gravajn eventojn el la vivo de s-ro Barks.
La kongreso estis malfermita kaj venis donacoj de IFEF al la reprezentanto de la komunumo kaj al s-ro Smith.
Sabate posttagmeze, vizito al la interesa muzeo de tramvojoj de CRICH rememorigis al la ne-plu-tro-junaj tempoj de tiuj feraj monstroj; reveninte, ni trapasis MATLOCK, malgrandan urbeton.
Vespere, sorĉa muziko altiris nin kaj la irlandaj sakŝalmistoj transportis nin al la magiaj pejzaĝoj de Irlando kaj Kimrujo. Dancoj, kantoj en gaela lingvo kontribuis al tiu tre bela vespero. Sed Esperantujo estis ankaŭ tie, ĉar antaŭ la komenco de la programo, prezidanto Giessner prezentis 3 novajn honorajn memborjn de IFEF, nome:
K-go GIMELLI - Italio - de post 25-jaroj partoprenanto de la IFEF kongresoj;
S-ro LABORDUS - Nederlando - pre-

zidanto de FERN de post preskaŭ 30 jaroj;
Inĝ. REBÍČEK - Ĉeĥoslovakio - grava kontribuanto al la terminara laboro.

Al tiuj 3 honoraj membroj, pr. Giessner direktis plej sincerajn dankojn pro la farita laboro kaj koran deziron de plua kunlaboro kaj aktiveco.

Dimanĉe, estis festo-tago jam ek de la 9a kiam d-ino M. Boulton - doktorino en Oxford-Universitato, regalis la ĉeestantaron per prelego pri "Zamenhof kaj la Fervojo". Sub ŝiaj vivantaj vortoj, ekaperis la silueto de nia Majstro, kiel tiu de modesta kaj suferanta viro, kies animon ni kvazaŭ sentis inter ni.
Simpla sed altnivela elokvento kiu tenis ĉiujn sub vera ĉarmo.

La unua kunsido Estraro/Komitato okazis en bona harmonio kaj ĉiuj aplaŭdis varme la elekton de kompetenta nova Ĉefkomitatano, nome amiko DE SUTTER, el Belgio.
Vespere, la balo, kun ĉeesto de la brita regiona televido donis al ni la plezuron admiri la riĉkolorajn folklorajn vestaĵojn el diversaj landoj.

Lunde okazis la esperanto-kurso de Marjorie Boulton, per rekta metodo, kaj poste la ekskurso al Stoke-on-Trent.
En Burslem, la urbestro, s-ro Southern, bonvenigis nin en "Queens Theatre" kaj, dank' al diapositivoj, ni komprenis bone la problemojn pri purigado kaj ordigo de tiu urbo kaj kiel oni solvis ilin; iom post iom Stoke, nigra iĝas verda kaj la floroj anstataŭas la minejojn. Post trinkado kaj manĝado, tuj al la kafejo "Green Star" (Verda Stelo) por denove trinki; en tiu Esperanto-Kafejo, ni havis la surprizon vidi eĉ IF-bultenojn inter aliaj esperantaĵoj.

Kaj la plej bona maniero fini tiun agrablan tagon estis denove aŭskulti d-inon Boulton, en ŝia parolado pri la temo: "Kiel insulti en Esperanto". Ni multe eklernis pri tiu arto malfacila sed necesa, kaj pri la riĉeco de nia komuna lingvo. Gravajn konsilojn pri insult-arto ni ricevis kaj provos uzi ilin inteligente je ĉiu okazo. Rekompense, pr. Giessner nomumis M. Boulton membro de Honora Patrona Komitato.

Marde estis serioza tago kiu komencis per la kurso por komencantoj de M. Boulton; ni sentis nin ĉiuj komencantoj . . .
La komisionoj laboris kaj la Fakprelego prezentita de nia amiko Frank CURTIS havis kiel temo "TOPS". En IF 4, vi povas legi pri tiu tre interesa fakprelego. TOPS estas fako de la britaj fervojoj, kiu zorgas pri cirkulado de la vagonoj.
Posttagmeze, la Estraro/Komitato-kunsido publika grupigis tiujn kiuj konsideras ke la IFEF-kongresoj estas ankaŭ alia ol turista afero.
Vespere, la Manaken-Parado prezentis al ni belajn vestaĵojn kaj anonimajn krurojn; ankaŭ skeĉon de M. Boulton.
Tiun tagon, la brita radio kaj televido-kompanio kiu filmis ĉe la internacia balo dimanĉe, elsendis 10 minutan programon pri ĝi.

Merkrede, la Plenkunsido: la Protokolo en IF donos al vi ĉiujn informojn pri la IFEF problemoj kiujn oni debatis dum tiu kunsido.
Rezolucio, Kongresproponoj, invitoj al kongresoj, vi legu atente pri ĉio-ĉi ĝi estas la vivo de nia movado.
Vespere, la dua folklora vespero prezentis al ni la maj-arbon, multajn ĉarmajn dancistinojn kaj amuzajn popolajn artistojn.



La prizorganto de la York-fervoja muzeo bonvenigas la kongresanojn.

Ĵaŭde, tago de la tradicia tuttaga ekskurso; per aŭtobusoj al YORK. La fervoja Muzeo montris al ni veran trezoron por tiuj kiuj ŝatas la malnovajn sed tiom belajn kaj elegantajn lokomotivojn kaj vagonojn.
Post la komuna tagmanĝo, ni povis viziti la belegan riĉenhavan urbon, ĝiajn antikvajn stratojn, la ĉarmajn domojn kaj starante fiere kiel reĝino, la "Minster", la belan gotikan katedralon, verŝajne unu el la plej grandaj kaj imponaj de la mondo.

Post la reveno, atendis nin en nia manĝo-salono en "The Hayes", la bankedo, dum kiu la kongreso estis fermita.

. . . kaj **vendrede** . . . valizoj, kofroj, "ĝis revidoj", kisoj, manpremoj, . . . bedaŭroj . . . Ĉu vere jam la fino? Kia bela semajno.
Sed, baldaŭ, tre baldaŭ, ni revidos nin en ROMO. La Italoj jam, per kantoj invitis nin.

La red.

daŭrigo de paĝo 56:

Aprilo:

? ĜJ de JAFE (Jugoslavia Asocio de Fervojistoj Esperantistoj), semajnfino en la 2-a duonmonato.

Majo:

13 - 20 La 30-a IFEF Kongreso en ROMO (Italio).

L. DE SUTTER
Ĉefkomitatano.

EL NIAJ LANDAJ SEKCIOJ

ĈEĤOSLOVAKIO

Konferenco de la Fervojista Sekcio de ĉeĥa Esperanto-Asocio Praha, de vendredo 16/9 ĝis dimanĉo 18/9 en České Budějovice. Sendu aliĝon al Svatava Helmeczyová, č.d. 176 - 232 31 Všenory.



GERMANIO

Esperanto semajnfina renkontiĝo en novembro.

Dum la semajnfino de la 4-a kaj 6-a de novembro 1977 okazos en Herzberg/Harz en mezo de Germanio varbsemajnfino. Venu al Herzberg (Kormonto en la harzmontaro) kaj plibeligu la grizajn novembrotagojn. La programò enhavos i.a. Esperanto-muzikvesperon kun multe da partoprenantoj, ekspozicion, informojn, plezurojn ktp.
Ankaŭ la famkonata luksemburga pastoro kaj magiisto Kindler (Trixini) prezentos sian magian arton. La ĝojiga parto fariĝos interesa. Laŭeble okazos ekumena diservo en la Internacia Lingvo.
La unuaj 6 eksterlandanoj aliĝintaj ricevos senpagan tranokton kaj manĝadon.
Petu aliĝilojn ĉe: Esperanto-Gesellschaft Herzberg, Gruvenhagenstr. 8, D-3420 Herzberg/Harz.

Interesa por ĉiuj negermanaj nefervojistoj.

Germanio per la fervojo - **DB-turistobileto** por eksterlandanoj. Tiu ĉi bileto estas speciala oferto por ĉiuj pasaĝeroj, kiuj loĝas ekstere de la Federacia Respubliko Germanio kaj Berlin (okc.) kaj kiuj deziras ferii en la FRG. Per tiuj biletoj oni rajtas uzi ĉiujn laŭplanajn trajnojn de DB (19000 potage).
La prezoj estas tre favoraj:
por 9 tagoj en la 1a klaso 280 GM,
2a klaso 200 GM.
por 16 tagoj en la 1a klaso 390 GM,
2a klaso 280 GM.

Por infanoj de la 4a ĝis 12a jaro oni pagas la duonon.
La pasaĝero mem decidas pri la unua tago de la valida tempo. La bileto inkludas ankoraŭ kromajn favorojn por kelkaj gravaj omnibuslinioj kaj sur la rivero Rhein (Rejno).
Tiujn biletojn oni povas rekomendi al siaj nefervojistaj parencoj kaj amikoj kiuj intencas ferii en Germanio. Oni povas aĉeti la biletojn ĝis 6 monatoj antaŭ la ekvalido en ĉiuj landoj ekstere de FRG, ankaŭ ekster Eŭropo.



ITALIO

Novaĵoj el Italio.

La 28-an de majo okazis en **Bologna** ĉe Lernejo Ŝtata Tambroni Esperanto-ekzamenoj 1-a kaj 2-a gradaj;
La 11-a kaj 12-a de junio en **Venezio** ĉe Dopolavoro Ferroviario, 1-a, 2-a kaj 3-a gradaj kun 27 ekzamenitoj;
La 7-an kaj 14-an de junio denove en **Bologna** ĉe Dopolavoro Ferroviario 1-a kaj 2-a gradaj kun 15 ekzamenitoj.



En **Reggio Calabria** ĉe Dopolavoro Ferroviario okazos Esperantaj ekzamenoj sabaton kaj dimanĉon la 9-an kaj 10-an de julio. La tre aktiva Esperanta-Fervojista Grupo tie krom la

ekzamenoj samtempe organizos Esperantan manifestacion pri ekkono de Esperanto en la Provinco Catanzaro, urbeto kie Esperanto ne estas konata.

★

Dum la proksimaj monatoj de aŭgusto kaj septembro okazos en **San Marino** grandaj filatelaj manifestacioj por celebri la unuan centjaran datrevenon de la apero de la unua poŝtmarko de tiu sendependa Respubliko. Oni eldonos seriojn da poŝtmarkoj en pluraj ŝtatoj kaj estos uzataj specialaj porokazaj poŝtstampoj. Nia membro d-ro De Salvo el Romo akiris de la Direktoro de la Filatela Oficejo de San Marino la senpagan uzadon de unu salonego, la tagon 1.9.1977 je la 15-a horo por renkontiĝo de la Esperantistoj, kiuj interesiĝas pri filatelio. Estas necese, ke ĉiuj interesitoj vizitu la ekspozicion de la jarcento la 1.9.1977. Tiamaniere "Esperanto" estos oficiala enŝovita en la manifestacioj. Estas ankaŭ necese skribi al la Organiza Komitato (presso l' UFFICIO FILATELICO DELLA REPUBLICA DI SAN MARINO), petante kopiojn de la programo kaj substrekante ke vi estas Esperantisto kaj rilatas al Esperanto.

★

La kolekto de esperanto-poŝtmarkoj kaj poŝtstampoj de s-ro Germano Gimelli, inter kiuj troviĝas la porokazaj poŝtstampoj de ĉiuj IFEF-kongresoj, nun estas ekspoziciita en **Plan Val Gardena,** okaze de la Fervojista Filatela Elmontro, organizita de "Dopolavoro Ferroviario". La premiado kaj la fermo de la ekspozicio okazos en la unuaj tagoj de julio.



JUGOSLAVIO

S-ro Millivoje-Mile VELIĈKOVIĈ, nova prezidanto de JAFE. Naskiĝinta en 1921 en NIŜ, li iĝis fervojisto en 1938 kaj ĉe la emeritiĝo en 1974 ĉefo de jur-kadra kaj administra servoj. Esperantisto de post 1955, li fariĝis en 1962 Prezidanto de fervojista-esperanto societo en NIŜ, en 1968 membro de Plenumkomitato de JAFE kaj ek de 1969, membro de Redakta komitato de "Jugoslavia Fervojisto".
En 1970, dum la 19-a kongreso de jugoslaviaj esperantistoj en NIŜ, li estis membro de LKK; en 1975, delegito de la konferenco de jugoslavia Esperanto-Ligo. Fine li estis kunlaboranto por Historio de Esperanto-movado inter la fervojistoj de jugoslavio.
Mile Veliĉkoviĉ grave kontribuis al la plivastigo de Esperanto inter la fervojistoj en tiu lando.

Sveta MIĈIĈ.



LETERKESTO DE LA LEGANTOJ

De s-ro Johano KAROLYI, el Békéscsaba (Hungario):
"Mi estas tiu persono pri kiu en IF 2/77, japanaj kolegoj informis ke hungara kolego vizitis ilin en 1976 kaj estis varme akceptata en diversaj lokoj. S-ro Karolyi aldonas: "Vere por ĉiamo restos al mi neforgesebla tiu vojaĝo, ilia varma akcepto. Ĉi kaze mi ankoraŭ diras dankon al japanaj kolegoj, amikoj kaj mi atendas ilin en Eŭropo."

De s-ro QUIETENSKY, el Gloggnitz (Aŭstrio).
"Kiel partoprenintо de la IFEF-postkongreso en Sheffield, mi volas mencii kelkajn impresojn pri la britaj fervojoj: Imponis al mi ke preskaŭ ne okazis ia kontrolo nek de la pasportoj nek de la bagaĝo. Krome la deĵorintaj personoj estis tre favoraj kaj ĝentilaj. En la trajnoj kaj subteraj trajnoj mi rimarkis ke ĉiam kaj ĉie oni trovas planon de la iomete konfuza trafiko. Tiamaniere oni povis trovi la ĝustan vojon. Kio ne plaĉis al mi estis la fakto, ke en la vagonoj, ne troviĝas eblecoj por pendigi mantelojn, ĵaketojn . . . ankaŭ la loko por meti la bagaĝon estas tute malsufiĉa.
En Nederlando la trajnoj same kiel la aŭtobusoj tute ne ĝustatempe trafikas (*). Mankas horaroj kaj indikoj de la alvenantaj kaj ekveturantaj trajnoj. En mia kupeo (nefumanta) oni eĉ fumis, sed la konduktoro nenion diris. Sur la pozitiva flanko mi povis konstati ke ankaŭ en NL la kontroloj funkcias bonorde kaj sen ĝenado de la publiko. En Arnhem deĵoris ĉarma "hosteso", fraŭlino, kiu en bonekzempla maniero helpis al ĉiu veturanto, ankaŭ se ne demandita.
Pri la Belga, Germana kaj Aŭstra Fervojoj preskaŭ nenio estas rimarkinda.

(*) Noto de s-ro van Leeuwen, Amsterdam: Ĉu s-ro Q. serioze havas tiun opinion pri N.S.? Mi certigas lin ke en Nederlando, kvankam unu el la plej trafikdensaj retoj en Eŭropo, la trajnoj alvenas ĝustatempe; ĉiu-okaze pli ol 90%; sed vizitu min por pli bonaj spertoj.

GRAVAJ ENHAVAĴOJ

La redaktofino por la venonta IF estas 20.9.1977.

Grafika kaj teknika prizorgo: *Grafika Studio Nevan,* Rotterdam.